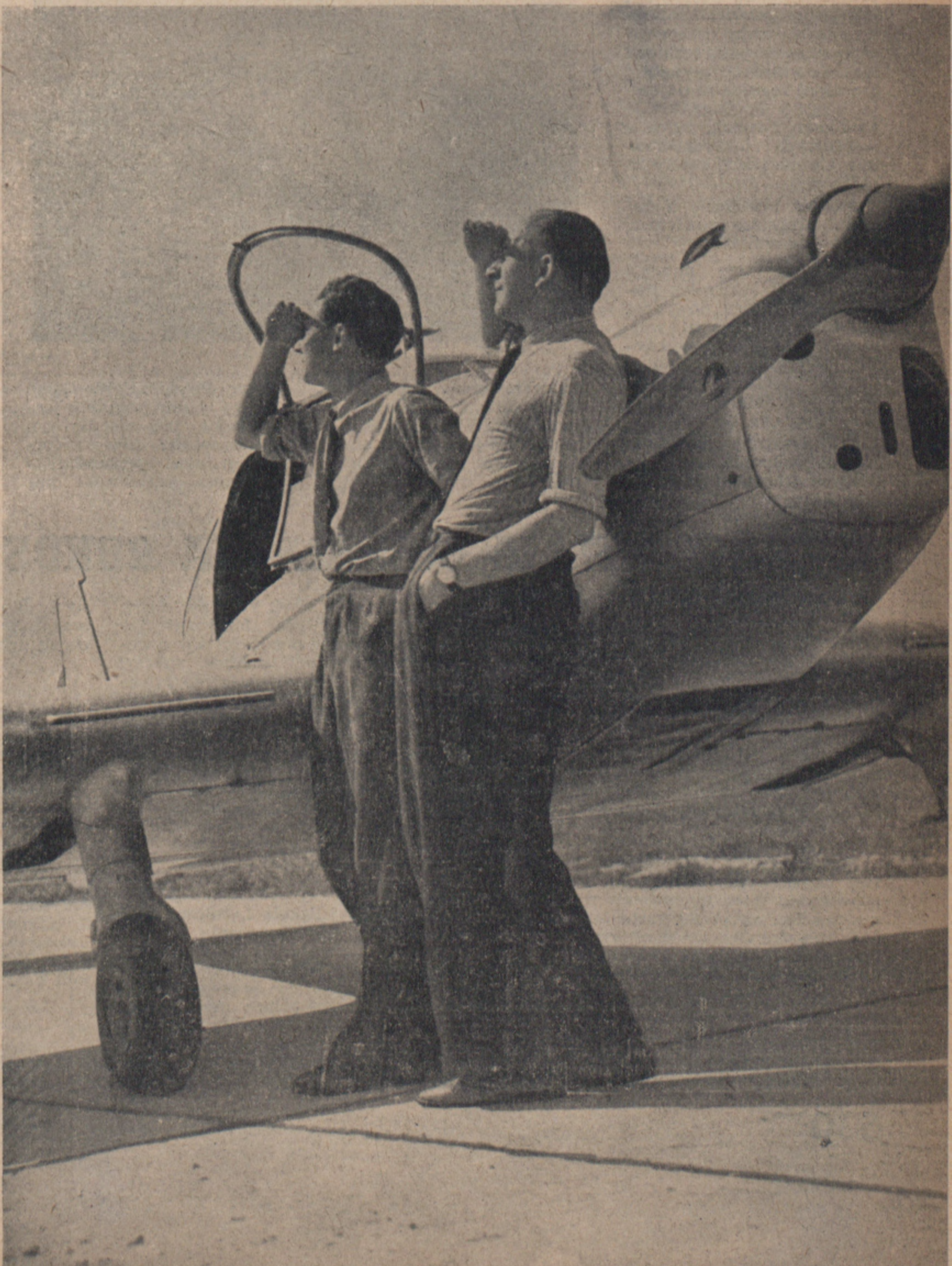
SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK IV Nr 47 (179)

15–22 LISTOPADA 1949



ORZEŁ, KTÓRY WRÓCIŁ DO RODZINNEGO GNIAZDA

Sejm Rzeczypospolitej stał się niedawno widownią podniosłego, uroczystego wydarzenia.

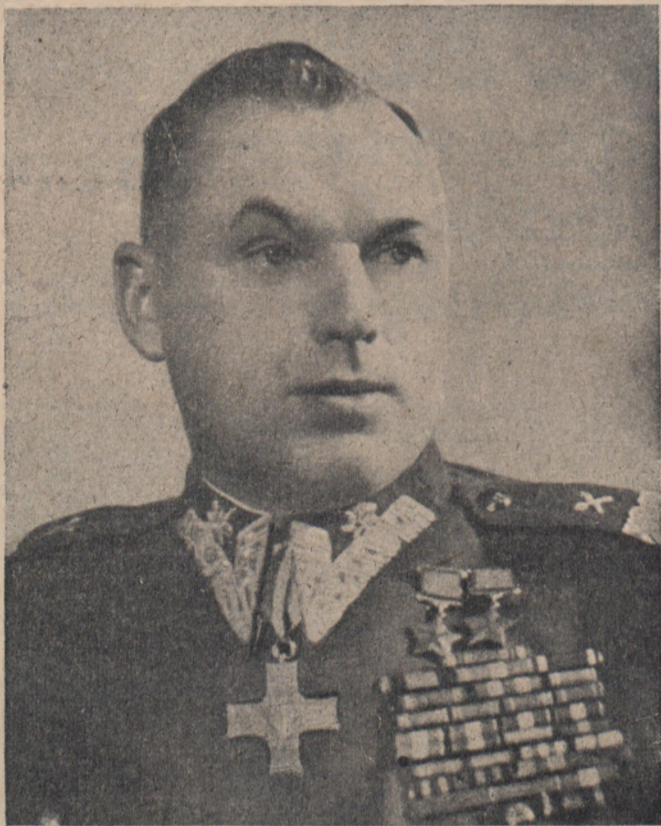
Oto przedstawiciele naszego narodu witali Ministra Obrony Narodowej, Marszałka Konstantego Rokossowskiego. Przywitanie to stało się serdeczną owacją na cześć jednego z najwybitniejszych współczesnych dowódców, na cześć wielkiego Polaka-rewolucjonisty, na cześć bohaterskiego żołnierza.

Przemówienie powitalne Marszałka Sejmu Kowalskiego przerywane było oklaskami po każdym prawie zdaniu. To serdeczne przyjęcie, jakie posłowie i obecne na galeriach sejmowych, delegacje pracownicze zgotowały Marszałkowi Rokossowskiemu, płynęły z głębokiej radości, że na czele Wojska Polskiego staje nasz wielki rodak, jeden z najlepszych wychowanków stalinowskiej szkoły dowódców.

Pięknie i słusznie o naszym Ministrze powiedział poseł Czerwiński:

„Dziś na czele naszego Wojska stoi Marszałek Rokossowski, który dowodząc wojskami radzieckimi i wojskami polskimi wyzwolił Warszawę, Lublin, Gdańsk, Mazury, Gdynię, Szczecin i dotarł do Łaby, okrywając się chwałą.

Któż bardziej powołany jest do pełnienia straży na naszych granicach, do obrony naszego państwa, jak nie On, legendarny dowódca spod Stalingradu i Kurska, którego imię dziesiątki razy wymieniane było wśród huku salw triumfalnych w rozkazach Wielkiego Stalina, a dziś jest groźną przestrogą dla amatorów niemieckiego rewanżu, dla wszystkich podżegaczy wojennych.



Któż bardziej powołany jest do dowodzenia Wojskiem Polskim, Wojskiem Polski budującego się socjalizmu, jak nie ten syn warszawskiej klasy robotniczej, syn warszawskiego kolejarza, warszawski kamieniarz i żołnierz Rewolucji Październikowej, który wszystkie swe siły oddał sprawie ludu pracującego".

Przedstawiciele społeczeństwa zebrani w sali sejmowej wyrazili uczucia najszerszych mas.

Świadczą o tym podejmowane w fabrykach i zakładach pracy rezolucje, listy i depesze nadsyłane z całego kraju.

Świadczy o tym entuzjazm i radość żołnierzy i oficerów Wojska Polskiego, ich zdecydowana wola, aby wzmożoną pracą i wysiłkiem zasłużyć na wielki zaszczyt, który stał się naszym udziałem.

„Orły wolności wracają do swoich gniazd, aby stać na straży ich bezpieczeństwa".

Te słowa premiera Cyrankiewicza są wiernym odbiciem uczuć, jakie wzbudziło w całej Polsce mianowanie Marszałka Rokossowskiego na Ministra Obrony Narodowej — uczuć dumy i radości, świadomości wzrostu naszych sił i potęgi.

Odrodzone Lotnictwo Polskie jako część składowa Wojska Polskiego pod wodzą Marszałka Rokossowskiego — „orła, który wrócił do swego gniazda", stać będzie niezłomnie na straży bezpieczeństwa swej Ojczyzny, na straży pokoju światowego, który oznacza bezpieczeństwo całej ludzkości.

LOTNICY WITAJĄ MARSZAŁKA ROKOSSOWSKIEGO

Wraz z całym narodem cieszą się wszyscy żołnierze polscy, że Marszałek Konstanty Rokossowski, wielki Polak i wielki żołnierz, powrócił do kraju i stanął na czele Wojska Polskiego. Cieszą się żołnierze, podoficerowie i oficerowie Jednostek Wojsk Lotniczych, rozumiejąc, że tym samym wzmogła się siła naszego wojska, które u boku niezwyciężonej Armii Radzieckiej jest nieprzebytą zaporą dla wrogów naszej Ludowej Ojczyzny i wrogów pokoju.

We wszystkich Jednostkach Lotnictwa Wojskowego odbyły się zebrania poświęcone temu doniosłemu wydarzeniu, na którym po wysłuchaniu Rozkazów Ministra Obrony Narodowej wypowiadali się oficerowie i szeregowi.

* * *

W Oficerskiej Szkole Lotnictwa odbyła się zbiórka całego stanu osobowego Szkoły. Przemówienia wygłosili por. pil. Oleński i sierż. Fechtner. Sierż. Fechtner podkreślił, że: „Marszałek Rokossowski, walcząc o zwycięstwo rewolucji Socjalistycznej w Rosji, walczył jednocześnie o sprawę polskiego proletariatu, o prawa dla polskiej klasy robotniczej". Jeden z podchorążych w swym przemówieniu, przerywanym długotrwałymi oklaskami, stwierdził: „Na przykładzie Marszałka Rokossowskiego będziemy się uczyć jak łączyć marksizm-leninizm z wyszkoleniem fachowo-lotniczym".

* * *

W Technicznej Szkole Lotniczej cały skład osobowy entuzjastycznie przyjął wiadomość o mianowaniu Marszałka Rokossowskiego Ministrem Obrony Narodowej. Oficerowie i szeregowi TSL w swych przemówieniach mocno podkreślali, że decyzja rządu radzieckiego oddająca do dyspozycji Rządu Polski Ludowej i Wojska Polskiego Marszałka Rokossowskiego, jednego ze zwycięzców spod Stalingradu i wyzwoliciela Warszawy, przyczyni się do wzmocnienia obozu demokracji i pokoju.

* * *

W jednej z Jednostek Lotniczych z powodu mianowania Marszałka Rokossowskiego Ministrem Obrony Narodowej żołnierze dzielili się uwagami co do osoby tego wielkiego człowieka i żołnierza. Kpr. Adamczyk przypomniał sobie, że bezpośrednio po wyzwoleniu Lublina Marszałek przyjechał sam i rozmawiał z wieloma okolicznymi chłopami, a szer. Jarosiński uzupełnił to, przypominając sobie jak dumni byli żołnierze, mówiąc, że Marszałek Rokossowski w czasie działań wojennych, będąc na jednej z linii okopów, jadł z nimi razem obiad.

* * *

W innej Jednostce Lotniczej oficerowie i szeregowi podkreślali na zebra-

niach zasługi i wielkość nowego Ministra Obrony Narodowej. Wielu oficerów pamięta Marszałka z okresu minionej wojny, gdzie będąc w różnych jednostkach, pełniło służbę pod jego doskonałym dowództwem. W czasie wojny na jednym z lotnisk żołnierze mieli możność rozmawiania z Marszałkiem Rokossowskim. Wielu z nich wspomina jego wysoką postać wychodzącą z samolotu, jego szczery, serdeczny uśmiech i bezpośredniość w prowadzeniu rozmowy.

Szczególnie cieszyli się oficerowie i szeregowi pochodzący z Warszawy. „Marszałek Rokossowski, tak jak i my, pochodzi z naszej Stolicy. On, polski robotnik, własnymi rękami budował most Poniatowskiego na Wiśle i przyczynił się do wyzwolenia naszego kraju spod hitlerowskiego jarzma".

* * *

W innej Jednostce Lotniczej w czasie odbywającego się zebrania kpr. Wawszkiewicz powiedział, że „wielka jest pomoc Związku Radzieckiego dla naszego Państwa, bo niewątpliwie cennym był on dowódcą i żołnierzem w szeregach Armii Radzieckiej". Kapitan Mroziński znał Marszałka z okresu, kiedy Marszałek był dowódcą Frontu Białoruskiego.

* * *

W całym szeregu Jednostek Wojsk Lotniczych na zebraniach podkreślano, że fakt mianowania Marszałka Rokossowskiego Ministrem Obrony Narodowej umacnia jeszcze bardziej naszą granicę na Odrze i Nysie — granicę pokoju, umacnia jeszcze bardziej demokratyczne zdobycze ludu polskiego, jego pokojowe budownictwo i marsz do ustroju bez wyzysku człowieka przez człowieka — do socjalizmu.

* * *

W warsztatach lotniczych na specjalnej odprawie odczytano komunikat o powołaniu Marszałka Rokossowskiego na stanowisko Ministra Obrony Narodowej. Zebrani przyjęli tę wiadomość okrzykami na cześć Marszałka. Wielu oficerów i podoficerów zawodowych pamięta Marszałka Rokossowskiego jeszcze z okresu walk z niemieckim najeźdźcą. Wszyscy podkreślali jego odwagę i stałą troskę jaką otaczał walczące jednostki polskie. Z żołnierskich wystąpień przebijała duma, że Wojsko Polskie w osobie Marszałka Rokossowskiego zyskało świetnego dowódcę wychowanego w stalinowskiej szkole dowódców. Jednomyślnie uchwalono przesłać na ręce Marszałka Rokossowskiego specjalny telegram, w którym m. in. czytamy:

„Zrobimy wszystko, co w naszej mocy, by umocnić zwartość i siłę Ludowego Wojska Polskiego. Codzienną wytężoną pracą dążyć będziemy do osiągnięcia coraz lepszych rezultatów w wyszkoleniu politycznym i liniowym, nie szczędząc trudu i wysiłku, by stać się godnymi pełnienia służby pod Waszym dowództwem".

EKRA

CHINY

WIZYTA NASZYCH PRZYJACIÓŁ — NIGDY WIĘCEJ KOLONIĄ — MAO-TSE-TUNG NA CZELE — NIE POMOGŁY AMERYKAŃSKIE SUPERFORTECE — PRACA DLA POKOJU

Kilka dni temu w Warszawie bawiła delegacja młodzieży ludowych Chin. Przewodniczył jej młody 25-letni generał o egzotycznym nazwisku Hsiao-Hua. Członkowie delegacji interesowali się bardzo życiem polskiej młodzieży, warunkami jej pracy i nauką. Również i przedstawiciele młodzieży polskiej starali się zaznajomić ze swymi kolegami o żółtym kolorze twarzy.

Wiecie chyba wszyscy, że Chiny są jednym z największych krajów świata. Ogromny, liczący kilka milionów kilometrów kwadratowych kraj, ciągnący się od zimnej Mongolii do niebosiężnych szczytów Tybetu i mórz południowej Azji, zamieszkuje ponad 400 milionów ludzi. Ludem chińskim przez kilkadziesiąt wieków rządzili bezlitośni i okrutni cesarze, a przy ich boku mandaryni i kupcy. Lud, utrzymywany przez nich w ciemnocie i przesądach, zawsze cierpiał głód wskutek powodzi i nieurodzajów, jakie się często w tym kraju zdarzały, zawsze cierpiał nędzę i niedostatek. Później, gdy na miejsce cesarzy przyszli cudzoziemscy kapitaliści, było jeszcze gorzej. Drapieżny imperializm angielski i amerykański stworzył z Chin swoją kolonię. A rządy wyzyskiwaczy były bardzo okrutne. W wielkich portach handlowych, gdzie pobudowano specjalne dzielnice dla białych, wynędzniali kulisi przebiegali szerokie, ładne ulice, ciągnąc w rikszach opasłych kupców i bogaczy. Ich całodziennym pożywieniem była garść ryżu i szczypta zielonej herbaty. Ale nie tylko kulisom źle się działo w ich ojczyźnie. Milionowe masy chłopów chińskich, pracujących przestarzałymi narzędziami na skrawku nędznej ziemi, ubodzy rybacy całe życie spędzający na łodziach, wędrowni rzemieślnicy — słowem cały lud chiński cierpiał nędzę i głód.

Ludem chińskim rządzili obok zagranicznych imperialistów także i chińscy kapitaliści i wielcy obszarnicy. Ta garstka wyzyskiwaczy, zebrana wokół Czang-Kai-Szeka, zamiast przyczynić się do polepszenia doli ludu chińskiego, sprzymierzyła się z imperialistami, zaprzedała Chiny amerykańskim i angielskim kapitalistom.

Ale lud chiński, uciskany przez cztery tysiąclecia, stanął wreszcie do walki o swe słuszne prawa. Komunistyczna Partia Chin z jej wodzem, Mao-Tse-Tungiem, na czele, poprowadziła masy ludowe Chin do zwycięstwa. Jak niepowstrzymana lawina runęły oddziały ludowe na zdrajców kuomintangowskich, niosąc wyzwolenie i pokój wszystkim ludziom pracy w Chinach.

Rewolucja chińska wzięła swój początek z Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej. Przykład Związku Radzieckiego, kraju, w którym lud wywalczył sobie prawo do życia, dobrobyt i socjalizm jest potężnym sygnałem do walki, jest i był celem, który przyświeca ludowi chińskiemu.

Przecież i w Rosji lud przez długie wieki był uciskany przez kapitalistów i obszarników. Dziś wolne ludy Związku Radzieckiego i lud wolnych Chin łączy nierozerwalna nić braterskiej przyjaźni.

Imperialiści nie chcieli się jednak pogodzić z myślą, że mogą utracić tę wielką, złotodajną kolonię. Pełną parą pracowały amerykańskie fabryki zbrojeniowe, dostarczające sprzęt na front chiński. Nieprzerwaną falą płynęły działa, amunicja, czołgi, samoloty, co dzień do portów południowych Chin zawijały nowe okręty, wiozące oficerów i instruktorów. Chińska Armia Ludowa posuwa się jednakże z takim rozmachem, tak szybko i zwycięsko, że większość zagranicznego sprzętu wojennego wpada w jej ręce. Rozradowani żołnierze Mao-Tse-Tunga piszą swym trudnym alfabetem na transparentach: „Dziękujemy Amerykanom za wspaniałe podarunki!"

Nie pomogły amerykańskie bombowce i angielscy oficerowie, nie pomogły dolary i funty. Wola ludu jest silniejsza ponad wszystko. Ostateczne zwycięstwo staje się z każdym dniem bliższe — dziś jest już tylko kwestią tygodni. Jedno za drugim przechodzą w ręce prawowitych gospodarzy wielkie miasta i porty, które były dotąd siedliskiem międzynarodowych oszustów i wyzyskiwaczy. Padł Szanghaj, padł Kanton, opanowano ujście Żółtej Rzeki — Jang-Tse-Kiang.

Wszyscy ludzie pracy na całym świecie śledzą z dumą i radością zwycięstwa Armii Ludowej. Szkocki górnik i radziecki inżynier z jednakowym entuzjazmem przyjmują wiadomości o nowych sukcesach dzielnych wojsk Mao-Tse-Tunga.

Na terenach wyzwolonych przez Chińską Armię Ludową wre praca. Praca dla pokoju, praca dla przyszłych pokoleń. Po raz pierwszy od wieków chiński robotnik i chłop przystępują do niej z przeświadczeniem, że tym razem pracują u siebie i dla siebie. Nigdy więcej swoi i obcy kapitaliści nie będą panoszyć się w Chinach, nigdy więcej nie powtórzy się wyzysk, głód i nędza. Młodzież chińska może spokojnie uczyć się i pracować. Dobrobyt w kraju zapewnia Chińska Republika Demokratyczna, która powstała niedawno jako jedyna władza ludu. Demokratyczne Chiny to wielkie zwycięstwo światowego obozu pokoju i postępu, to ogromny krok naprzód w dziele umocnienia zdobyczy ludzi pracy całego świata. Chińska Republika Demokratyczna to nasz nowy, zwycięski sojusznik.

W Chinach kraju naszych żółtych braci, zapanują raz na zawsze rządy ludowe — rządy sprawiedliwości, pokoju i dobrobytu.

(wig)

WALKA O WYSOKOŚĆ

Dziesięć lat temu, wraz z wybitnym radzieckim pilotem balonowym, A. Fominem, i inż. M. Wołkowem brałem udział w locie próbnym pierwszego w świecie stratostatu-spadochronu.

Był to stratostat dotychczas niespotykanej konstrukcji, opracowanej przez T. Kulinczenko. W czasie opadania stratostat zamieniał się w spadochron. Osiągnięcie opadania, dla zahamowania którego niepotrzebne jest wyrzucanie balastu, stanowi podstawowe udoskonalenia w technice balonowej i zmniejszyło niebezpieczeństwo lotów stratosferycznych.

... 12 października 1939 roku o godz 6.00 stratostat nasz noszący nazwę „Komsomoł" zaczyna szybko nabierać wysokości. Wołkow nawiązuje obustronną łączność radiotelegraficzną z ziem ą.

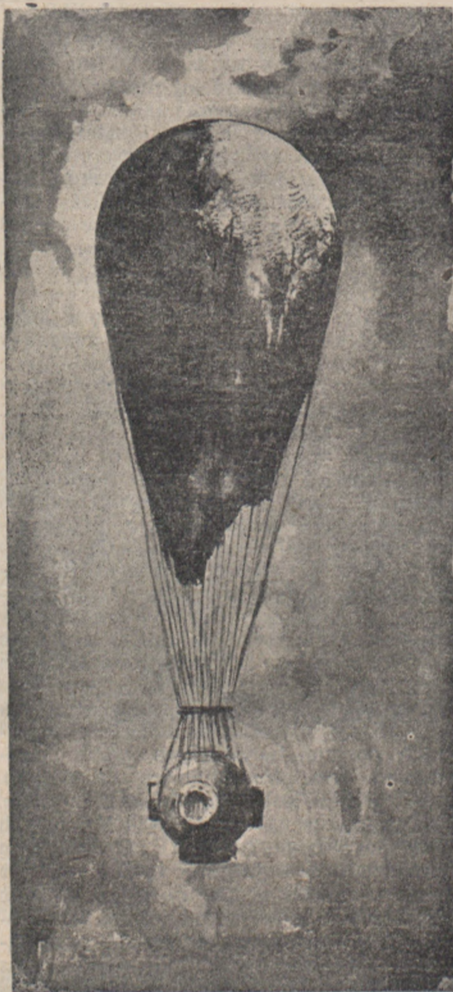
Fomin przy pomocy wolanta obraca bęben, znajdujący się na zewnątrz gondoli. U szczytu balonu otwiera się wentyl manewrowy; uchodzi część gazu. Stratostat zatrzymuje się na wysokości 2 200 metrów. Jest to sztuczna „strefa równowagi". Oczekując, dopóki nie wyschnie powłoka balonu, która w ciągu nocy pokryła się wilgocią, wykonujemy niektóre pomiary i sprawdzamy przyrządy przed zamknięciem luków.

Słońce nagrzewa gaz w balonie i wznosimy się na wysokość 3,5 kilometra. Na śnieżnobiałej powłoce chmur pod nami widoczny jest cień stratostatu, otoczony tęczową aureolą. Jest to dość rzadkie zjawisko.

O godzinie 9 minut 27 Wołkow melduje na ziemię, że znajdujemy się na wysokości 10 500 metrów. Temperatura w gondoli wynosi u dołu 2°, u góry 7° C. Na zewnątrz panuje mróz — 49°.

Kolejno wyglądamy przez górne okno. Widać przez nie ogromny balon stopniowo zmniejszający swój kształt, podobny do spadochronu na kulisty. Gaz, którym napełniono balon na ziemi, rozszerza się i pokonując ściągające powłokę napięcie sznurów gumowych wypełnia całą jej objętość. Te gumowe sznury, to nowość konstrukcyjna. Przeciągnięte są pionowo zewnątrz balonu i nie pozwalają na zwisanie niewypełnionej gazem dolnej części powłoki.

Przez szyb, który przechodzi na wskroś przez cały balon, widać niebo. Szyb posiada średnicę około 2 metrów. Specjalne obręcze nie pozwalają na ściśnięcie szybu przez powłokę. Na wysokości 15 800 metrów Wołkow skierowuje obiektyw spektrografu na szyb i naciska spust zapisując wysokość i



czas. Po raz pierwszy w świecie dokonano na tej wysokości zdjęcia zenitu nieba. Przy innych lotach stratosferycznych piloci nie mogli obserwować nieba nad swoją głową.

Wskazówka wysokościomierza zbliża się do cyfry „16". Tutaj jest pierwsza strefa równowagi stratostatu. Praca nasza jest rozplanowana na minuty. Przy pomocy wolantu zmieniam położenie specjalnej aparatury, rejestrującej wysokość intensywności promieni kosmicznych. Kontrolujemy działanie aparatury oczyszczającej i regenerującej powietrze gondoli.

Około godziny 11-tej Fomin przekazuje mi kierownictwo. Zrzucam 240 kg. balastu i stratostat wychodzi na ostateczną, obliczoną strefę równowagi 16 810 metrów.

Nie jest to oczywiście wysokość wyjątkowo duża, jednak niewielu ludzi wzniosło się tak wysoko. Fomin bierze ołówek i papier, wspólnie zestawiamy tekst depeszy do towarzyszy Stalina, Mołotowa i Woroszyłowa.

Dzięki niedużemu oku w chmurach, które rozciągają się o 15 kilometrów pod nami, Fomin ustala, że wiatr znosi nas na południowy wschód od Moskwy. Uwagę naszą zwraca niezwykle jaskrawy, ciemno-niebieski kolor nieba.

Po 2 godzinach 33 minutach przebywania na „pułapie" Fomin rozpoczyna opadanie. Następuje najważniejszy moment naszego lotu doświadczalnego. Musimy teraz obserwować, jak balon zamienia się w spadochron i wykonać opadanie w zupełnie nowych warunkach, bez rozchodowania balastu.

Szybkość opadania nie przekracza 1-2 m/sek. Meldujemy na ziemię, że zbliżamy się do wysokości 1 200 m, kontynuujemy obserwację promieni kosmicznych i pobieramy próbki powietrza.

Przez górne okno widać, że dolna półkula balonu pod działaniem sznurów gumowych i naporu powietrza unosi się w górę. Na wysokości 9 kilometrów balon całkowicie zamienia się w spadochron. Cel lotu został osiągnięty.

Nie zmarnowaliśmy następnych lat. Radziecki sport balonowy posuwa się naprzód i notuje niemało wybitnych osiągnięć. Niemało jest jeszcze przed nami pracy w walce o zdobycie stratosfery.

Radzieccy piloci balonowi stawiają sobie za cel osiągać coraz to większe wysokości dla sławy ojczystej nauki, dla sławy swojej Ojczyzny.

A. KRIKUN
pilot balonowy — rekordzista.

ZSRR

10 września br. Bohater Związku Radzieckiego Lotniczka Maryna Czeczniewa, ustanowiła nowy rekord szybkości na obwodzie trójkąta 500 km. Lotniczka osiągnęła na samolocie Jak-18 szybkość 244,692 km/godz. Jest to trzeci z kolei rekord, ustanowiony przez radzieckich lotników sportowych we wrześniu br.

Mistrzem bokserskim w wadze ciężkiej moskiewskiego okręgu wojskowego jest lotnik, Anatol Koczetkow. Stoczył on dotychczas 40 walk, z których wygrał 34.

REKORD ANNY BODRIAGINEJ

11 października prezydium komisji sportowej Centralnego Aerokl. ZSRR pod przewodnictwem Bohatera ZSRR, M. Gromowa, rozpatrzyło materiały i dokumenty, dotyczące rekordowego lotu znanej lotniczki sportowej, Anny Bodriaginej. Lot ten wykonała pilotka we wrześniu br. na lekkim samolocie sportowym konstrukcji A. S. Jakowlewa.

Jak wiadomo, pilotka Bodriagina osiągnęła wtedy na trasie o długości 100 km szybkość, przewyższającą 250 km/godz.

Po zbadaniu zapisów barografu i przyrządów stwierdzono, że średnia szybkość lotu wynosiła 262,771 km. Wyczyn powyższy został zatwierdzony jako nowy rekord wszechzwiązkowy szybkości na trasie 100 km w klasie lekkich samolotów (II kategorii).

Równocześnie wszystkie materiały zostały wysłane do FAI celem zatwierdzenia wyczynu Anny Bodriaginej jako nowego rekordu międzynarodowego.

ZSRR

Dużą inicjatywę wykazali kierownicy ekip ukraińskich samolotów transportowych, Michał Worona i Borys Pogorielow. Jako pierwsi odpowiedzieli oni na apel przodujących przedsiębiorstw Moskwy, które podniosły sztandar walki o oszczędność. Ekipa pilota M. Worony wykonała plan drugiego kwartału w 112%, przekroczyła planowaną wydajność samolotów o 20,4%, przy tym dzięki obniżeniu kosztów własnych przewozu osiągnęła 99 400 rubli oszczędności.

A. B. B. ZWYCIĘŻYŁ

W II ETAPIE WSPÓŁZAWODNICTWA MIĘDZYKLUBOWEGO

Przed samolotami i szybowcami stali piloci Aeroklubu. Różnego wzrostu, w różnych ubraniach. Na twarzach uśmiech i wyraz zadowolenia z odniesionego sukcesu. Przed nimi przodownicy latania szybowcowego: Płonka, Gajda, Jarończyk, Kosioł, Urbanowicz. Naprzeciwko zaproszeni goście i przedstawiciel ARP. Chwila wyczekiwania. Słychać warkot silnika. Samolot zbliża się, robi przepisową rundę. Ląduje. Wysiadają delegaci Aeroklubu Poznańskiego. W rękach jednego z nich — piękna statuetka...

— Nagroda przechodnia współzawodnictwa międzyklubowego — miniaturka kolumny Zygmunta, symbol odbudowującej się Warszawy, symbol odbudowującej się Polski Ludowej — przejdzie od Aeroklubu Poznańskiego do Aeroklubu Bielsko - Bialskiego. Za chwilę w imieniu tego ostatniego otrzyma ją 16-letni pilot szybowcowy i silnikowy, Ryszard Kosioł...

...„To imponujące zwycięstwo odnieśliście przede wszystkim dzięki pracy zespołowej. Starajcie się pierwsze miejsce utrzymać, ponieważ inne aerokluby będą się starały Was wyprzedzić w tym wyścigu. Wkraczamy w nowy 6-letni plan gospodarki narodowej. Przewiduje on zaopatrzenie lotnictwa sportowego w nowoczesny sprzęt, aby móc wykonywać loty w służbie społeczeństwa, w służbie Polski Ludowej" — zakończył swoje przemówienie delegat ARP...

★

...W imieniu Aeroklubu Poznańskiego i własnym winszuję Aeroklubowi Bielsko-Bialskiemu i jego najlepszym pilotom tego wielkiego sukcesu, jednak myślę, że nagroda ta wróci do Poznania, rzekł, uśmiechając się instruktor Szymański.

Instruktor Urbanowicz deklaruje w imieniu pilotów szybowcowych Aeroklubu Bielsko - Bialskiego wykonanie w roku 1950 — 625% planu lotów za rok 1949 oraz uzyskanie 20 srebrnych i 3 złotych odznak szybowcowych.

Przedstawiciel Komitetu Miejskiego PZPR stwierdza, że: „Polska Ludowa daje możność szkolenia lotniczego synom ludu, a Wasza zespołowa praca jest cegiełką w ogólnej odbudowie kraju, jest cegiełką w odbudowie pokoju światowego"...

Kończy się część oficjalna. Szybownicy Zwycięskiego Aeroklubu podrzucają w górę swego instruktora, pil. Urbanowicza. Ich sukces jest w dużej mierze zasługą jego ofiarnej pracy. Goście rozchodzą się. Widać ciemne wzgórza, błękit nieba i zieleń lotniska. Z lotniska tego będą startowały samoloty i szybowce, aby wykonać przewidziany plan, aby umacniać i rozwijać lotnictwo sportowe Polski Ludowej. Czy w następnym etapie miniaturka Kolumny Zygmunta pozostanie w A. B. B., czy też przejdzie do innego klubu? Zobaczymy...

E. Kraśniewski, por.



Foto: Seko WAF

Grupa przodowników latania szybowcowego zwycięskiego Aeroklubu Bielsko-Bialskiego z mjr. Tomaszewskim z Wydziału Wyszkolenia „SP". Od lewej stoją pil. pil.: Gajda, Płonka, najmłodszy pilot klubu, 16-letni Ryszard Kosioł, z miniaturką kolumny Zygmunta, mjr Tomaszewski, Jarończyk i Urbanowicz

Po części oficjalnej piloci ABB podrzucają w górę swego instruktora, pil. Urbanowicza, ponieważ ich sukces jest w dużej mierze zasługą jego pracy. Instruktor Urbanowicz doskonale czuje się w powietrzu...

Foto: Seko WAF



Z KRAJU

Od budynku Meteo do Baraku budują pracownicy Szkoły Szybowcowej na Żarze chodnik, po którym przetaczane będą szybowce z hangaru na start.

★

125 znaków na minutę. Niedawno odbyły się techniczne zawody łączności o mistrzostwo Wojsk Lotniczych. W zawodach tych brały udział najlepsze zespoły wszystkich Jednostek Wojskowych. W konkurencji indywidualnej, chor. Mikołaj Popow zdobył zaszczytny tytuł najlepszego radiotelegrafisty, nadając i odbierając bezbłędnie z przeciętną szybkością 125 znaków na minutę, przy wyładowaniach atmosferycznych i przeszkodach innych radiostacji.

★

3 miln. złotych zaoszczędzili pracownicy Szkoły Szybowcowej Żar, wykopując w ciągu dwóch dni 2 000 metrów bieżących poniemieckiego kabla elektrycznego i wykonując tym samym około 1 000% normy. Kabel przeznaczyli na doprowadzenie prądu elektrycznego do Domu Ludowego i Szkoły Podstawowej w Międzybrodziu Żywieckim.

★

Podczas wielkiego pożaru, który wybuchł we wsi położonej niedaleko OSL, wielką pomoc okazali lotnicy, ratując w większości mienie przeszło 200 pogorzelców. W ramach dalszej pomocy oficerowie i podoficerowie urządzili samorzutnie zbiórkę odzieży i obuwia, które rozdzielono przy współpracy miejscowego Koła Ligi Kobiet. Jednocześnie zebrano 59 tysięcy zł i umożliwiono zakup materiałów budowlanych. Czynny udział w tej szlachetnej akcji wzięły ob. Lemieszonkowa i ob. Siedlecka, a z ramienia OSL por. Turek.

★

Dla uczczenia pierwszej rocznicy połączenia partii robotniczych w Polską Zjednoczoną Partię Robotniczą, pracownicy Szybowcowych Warsztatów Doświadczalnych w Bielsku postanowili wykonać do dnia 15 grudnia 1949 roku szybowiec akrobacyjny „Jastrząb". Budowa tego szybowca jest oparta na nowych założeniach i niestosowanych dotychczas innowacjach konstrukcyjnych.

35 GODZIN W POWIETRZU



Foto: Seko-WAF

Stanisław Wielgus jest zadowolony z nowego rekordu

Krótkie było zebranie komisji współzawodnictwa juniorów-wyczynowców szybowcowych, którzy we wrześniu trenowali na Żarze. Młodzi, pełni zapału i wiary w swoje siły piloci uradzili, że czas najwyższy poprawić krajowy rekord długotrwałości lotu, który od lat dwunastu utrzymuje się niepobity — i nie tracąc czasu przekazali uchwałę zebrania do zaopiniowania kierownictu wyszkolenia.

Z dumą przyjęli zamierzenia swych wychowanków kierownik Dziurzyński i Tadeusz Góra i wytypowali trzech młodych wyczynowców, których przygotowanie w nocnych lotach i lądowaniach upoważniało do przedsiębrania prób lotów długotrwałych. Zaczęło się uparte i wytrwałe „łapanie" sprzyjających zamierzeniu warunków atmosferycznych, w czasie którego młodzi kandydaci na rekordzistów ze zmiennym szczęściem „przesiadywali" w powietrzu długie godziny. Nie było to jednak wszystko to, na co czekali. Aż nadszedł dzień 19-go października...

Trudno w tej chwili powiedzieć kto pierwszy się obudził i kto pierwszy, wyjrzawszy przez okno w baraku, rzucił na cały głos:

— Hej mistrzowie! Żywiec dmucha!

Faktem niezaprzeczalnym jest, że słowa te podziałały jak iskra elektryczna i że w rekordowo krótkim czasie cała grupa treningowa gotowa była do ataku. Hasło „Żywiec dmucha" ma na Żarze moc wyjątkową, bo oznacza wiatr z kierunku SSW, który daje na tym szybowisku najlepsze warunki żagiowania zboczowego, nic więc dziwnego, że twarze krzątających się przy szybowcach gromadki pilotów, przekreślały raz po raz od ucha do ucha uśmiechy zadowolenia: „że wreszcie"...

Szczęściarzem, na którego w tym dniu wypadała kolej zaatakowania rekordu, był Staszek Wielgus — postać zażywająca wśród żarowskiej rodzinki zasłużonej sławy nie tylko dobrego szybownika, ale także niezrównanego artysty od imitowania szczekania psów wszelkich ras i gatunków, któremu to zajęciu oddaje się z dużym upodobaniem w chwilach wolnych od latania i studiów na politechnice.

Lekki „Komar" SP-732 z Wielgusem w kabinie wychodzi więc pierwszy w powietrze, a za nim sprawnie i szybko startuje jeszcze jedenaście dalszych szybowców. Pierwsze godziny mijają na reguralnej zboczówce i dopiero koło południa, pojawiające się tu i ówdzie, anemiczne bąble termiczne pozwalają na zdobycie nieco większej wysokości lotu, niż te 300 metrów, które zapewniały prądy zboczowe. W towarzystwie kręcących się wokół szybowców, godziny lecą, to też ze zdziwieniem Staszek spogląda na swój zegarek, który uporczywie wskazuje 11.37, podczas gdy znacznie wiarygodniejsze wskaźniki czasu trwania lotu, jak drętwiejące nogi i klamry pasów spadochronowych, ugniatające... „uda", mówią wyraźnie, że godzina jest późniejsza.

— Ludzie pierwotni nie mieli zegarków i też żyli — pociesza się w myślach Wielgus, wyczerpawszy wszystkie możliwe sposoby nakłonienia do ruchu niewiernego chronometru, który akurat w tym locie musiał odmówić posłuszeństwa.

Ale co to? Nad torem kolejki wyciągowej wariometr nieruchomieje na 3/4 metra wznoszenia. Staszek zapomina o zegarku. Kładzie „Komara" w lewo... to samo wznoszenie w prawo... też. Twarz się rozpromienia: wznoszenie jest rozległe i równomierne. „A więc fala?" — mruczy do siebie z zadowoleniem i ustawiwszy szybowiec nosem pod wiatr, bez zmiany kierunku lotu, manewruje tylko szybkością, wychodząc to na czoło fali, to znów się pomału cofając. Po chwili są przy nim „Mucha" i „Żuraw" i w trójkę powoli, ale stale osiągają wysokość 1 400 m. W poszukiwaniu dalszego wznoszenia „Komar" Staszka dostaje się w gwałtowne zawirowania rotorycznego pochodzenia, które spychają go nieubłaganie w dół i dopiero po dłuższym czasie udaje mu się znowu wyjść na wysokość 1 700 metrów, gdzie pozwala sobie na dłuższy odpoczynek.

W rejonie Kiczery uwijają się tymczasem pozostałe szybowce, do których po pewnym czasie dołącza się i Staszek, poświęciwszy „dla towarzystwa" swą samotność z kilkusetmetrową przewagą wysokości. Wycieczka opłaca się mu jednak, bo natrafia na podobne do poprzedniego wznoszenia i chociaż bardzo wolno, bo zaledwie z 1/4 metra coraz wyżej, aż osiąga 2 100 metrów ponad start. Nie cieszy się jednak długo tą wysokością, bo powtarza się historia z przed kilku godzin i w gwałtownych rzucaniach „Komar" tonie, jak przysłowiowa siekiera, zatrzymując się dopiero na 300 metrach, w oparciu o zbawienny żagiel zboczowy.

Zapada zmierzch, a z nim wszystkie szybowce odchodzą w dolinę i kolejno lądują. Staszek zostaje sam. W dole zapalają się stopniowo migotliwe światełka latarń wytyczających linię lądowania, od niej wzdłuż zbocza biegnie sznur jasnych koralików oświetlenia wyciągu szybowcowego, na szczycie znaczy się światłem żarówek budynek Meteo, a w dali na Kiczerze wytryska jasnym płomieniem ognisko, rozniecone rękami kolegów, którzy robią wszystko, żeby temu, który został tam w górze, jak najbardziej ułatwić zadanie.

— Kochane chłopaki — myśli Staszek serdecznie — kochany Dziurzyński i Góra. Ileż oni troskliwej pracy wkładają w umożliwienie wyczynu swoim młodszym kolegom. Czyż można w takiej sytuacji zrobić im zawód? Czyż nie łatwiej przy takiej opiece wydać wszystkie siły i skoncentrować całą wolę zwycięstwa w dążeniu do upragnionego celu?

Zielono połyskują w kabinie nafosforyzowane tarcze przyrządów pokładowych. Oko pilota czujnie śledzi ich wskazania. One mówią mu w pewnym momencie, że znalazł znów spokojne wznoszenie typu falowego. Koncentruje uwagę, zdobywa metr po metrze i po długim, mozolnym manewrowaniu sterami osiąga znów 2 000 metrów. Ta wysokość pozwala na lekkie odprężenie, ale wraz z odprężeniem dopomina się ze zdwojoną siłą o swoje prawa utrudzone ciało.

Spadochron na plecach z jego pasami i klamrami uciskają niemiłosiernie i coraz dotkliwiej. Zesztywniałe nogi dopraszają się rozprostowania, na które nie pozwala szczupłość miejsca w kabinie. Ociężałe powieki coraz to na dłużej przymykają oczy, przed które uparcie powraca wizja wygodnego, ciepłego łóżka, czekającego tam na dole, gdzie tak zapraszająco mrugają światełka lądowiska.

Staszek otrząsa się z tych rojeń. Luzuje pasy zebezpieczające i zaczyna śpiewać. Śpiewa w cały głos, sam jeden, na dwóch kilometrach od ziemi, na urągowisko majestatowi ciemnej nocy, na urągowisko zmęczeniu i wszelkiej słabości. Mijają dalsze, dłużące się godziny...

Swit zastaje Staszka na pięciuset metrach. Powoli wyłania się z za postrzępionego górami horyzontu złota tarcza słońca, a z jej ukazaniem się, zaczynają w dole startować szybowce. Wkrótce obok „Komara" Wielgusa pojawia się „Mucha" z pilotem Brzózką, który daje znać na migi, że w razie lądowania kolegi on on będzie kontynuował próbę pobicia rekordu. Ale Staszek czuje się już rześki i wie z całą pewnością, że o ile tylko warunki na to pozwolą, on jeszcze nie prędko przerwie lot. Zbyt długo czekał na taką okazję, żeby teraz miał sam rezygnować z jej pełnego wykorzystania. Godziny mijają na stosunkowo łatwej zboczówce, przy przeciętnej wysokości lotu 400 metrów.

Późnym popołudniem Staszek obniża lot nad startem i woła o podanie mu czasu trwania lotu. Wyłożona w odpowiedzi cyfra 30 godzin, umacnia go jeszcze w postanowieniu latania dokąd się uda. Łatwiej jednak o postanowienie, jak o jego zrealizowanie, bo oto zapada już wczesny, jesienny zmrok drugiej z rzędu nocy, Wielgus zostaje znowu sam w powietrzu, a w myśli mu kołaczą wciąż te same pytania: Czy tylko wytrzymam? Czy aby dam radę?

W dodatku, oszukiwany od 30-tu godzin cukierkami żołądek zaczyna się nie na żarty buntować i nie przestaje już na żałosnym burczeniu.

Nie było jednak czasu na martwienie się żołądkiem, bo wkrótce po zapadnięciu zmroku, wiatr niepokojąco osłabł i na domiar złego skręcił trochę na wschód. Wałęsający się teraz na zboczu poniżej startu „Komar", raz po raz podrzucany jest nieprzyjemnymi zawirowaniami, jakie wywołuje Jaworzynka. Staszek całą swoją wolę przetrwania kryzysu zamyka w prawej dłoni zaciśniętej na drążku sterowym i czujnej na mniejsze drgnienia szybowca. Wytężone do bólu oczy przenikają ciemności, coraz to słabnące warunki jednak potęgują w stosunku odwrotnie proporcjonalnym zmęczenie pilota. Walka o każdy metr wysokości staje się coraz bardziej zażarta, ale też coraz bardziej męcząca. Szybowiec snuje się coraz niżej nad zboczem i coraz mniej znajduje oparcia dla swych skrzydeł.

Te ostatnie minuty zmagań trwają dla pilota znacznie dłużej jak poprzednie godziny. Nadchodzi wreszcie kryzys ostateczny i Staszek opuszcza niegościnne tym razem zbocze, żeby po chwili przykryć długim płatem „Komara" rząd świateł na lądowisku, dotykając równocześnie miękko płozą ziemi.

Rozradowani koledzy pomagają Wielgusowi wysiąść z szybowca. Staszek jest głodny, zmarznięty i zmęczony, a z każdego jego słowa, z każdego uścisku dłoni, odwzajemniającego gratulacje kolegów i kierownictwa szybowiska, przebija radość i zadowolenie.

Ba! Myślę, że po 35 godzinach i 14 minutach nieprzerwanego lotu szybowcowego można być zmęczonym i znużonym, ale nie można nie być szczęśliwym.

TADEUSZ REJNIAK

„Komar" startuje do rekordowego lotu. Nikt nie przypuszczał wówczas, że wyląduje on dopiero za 35 godzin i 14 minut

Foto: Seko-WAF

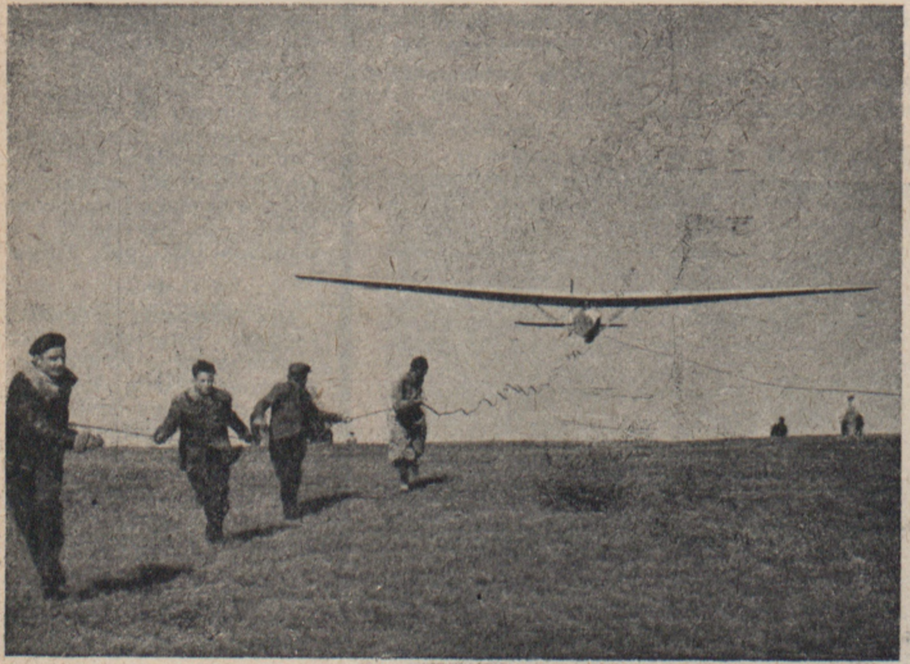


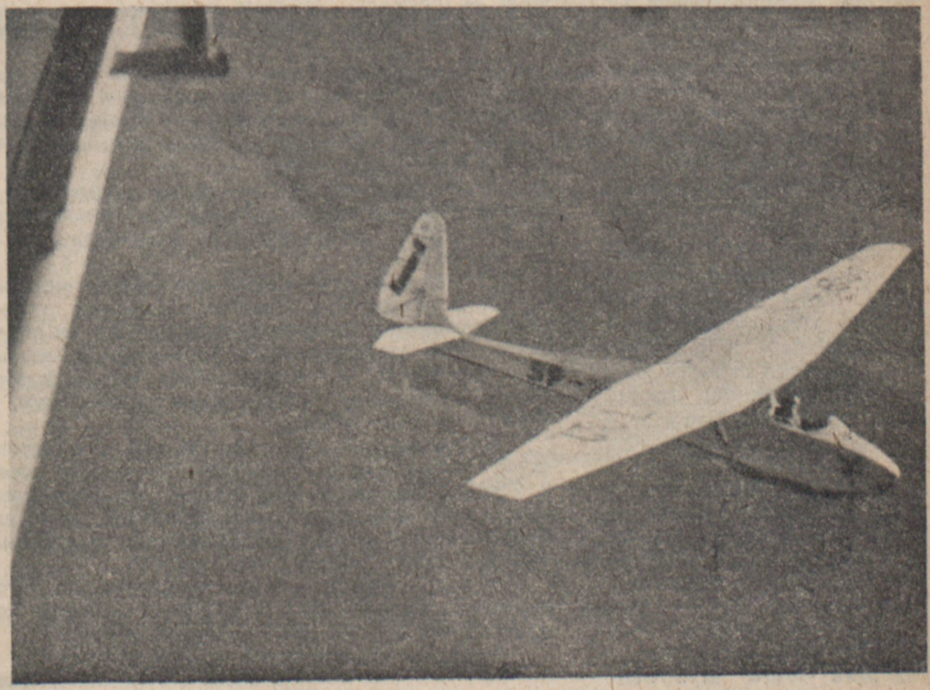


Foto: Seko-WAF

Kier. Dziurzyński i instr. Góra wiele troskliwej pracy wkładają, aby umożliwić wyczyny szybowcowe swoim młodszym kolegom

...szybowiec snuje się coraz niżej nad zboczem i coraz mniej znajduje oparcia dla swych skrzydeł. Za chwilę „Komar" wyląduje

Foto: Seko-WAF



AEROKLUBY

Z okazji 32 Rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej przesłał do Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W. P. Czkałowa telegram następującej treści:

Sekretarz Generalny Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W. P. Czkałowa, gen. Smirnow

Moskwa — Tuszyno

Z okazji 32 Rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej składam w imieniu Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, Wam i wszystkim lotnikom - sportowcom Związku Radzieckiego nasze gorące, braterskie pozdrowienia i szczere życzenia dalszych wielkich sukcesów.

Niech żyje Związek Radziecki i wódz międzynarodowego frontu walki o pokój, Stalin!

Niech żyje przyjaźń radzieckich i polskich sportowców lotniczych!

Za zarząd ARP

Sekretarz Generalny

J. PRZYMANOWSKI

Do końca naszego „lotniczego lata" pozostało już niewiele dni. Aerokluby pracują jeszcze ciągle na pełnym gazie — finisz trwa. Zrozumiałe. Kluby chcą wyrównać zaległości z poprzednich miesięcy i zająć w wielkim wyścigu możliwie jak najlepsze miejsce. Wystarczy przejrzeć meldunki, które nadchodzą codziennie do ARP, by się przekonać, że październik był również miesiącem wzmożonej pracy.

Co prawda, powiedzenie „lepiej późno niż wcale" odnosi się do sporej ilości klubów, to jednak wyniki uzyskane w październiku przez niektóre kluby pozwalają nam twierdzić, że gdyby finisz rozpoczął się znacznie wcześniej, to kto wie czy pozycja Bielszczan w wielkim wyścigu nie byłaby zagrożona.

Spójrzmy na meldunki z października:



Pil. Kaszubski Zenon z Aeroklubu Gdańskiego, zwycięzca współzawodnictwa indywidualnego pilotów silnikowych AG na okres od 15 sierpnia do 30 września br.

Aeroklub Rzeszowski wykonał w tym miesiącu 129,7% planu lotów szybowcowych, Śląski—211,5% szybowcowych i 288% silnikowych, Pomorski—416% planu lotów szybowcowych, Łódzki — 93% planu szybowcowych i 217% silnikowych. Jeleniogórski — 166% lotów szybowcowych i 211% silnikowych. Aeroklub Gdański 31 października br., jako czwarty skolei klub, wykonał roczny plan lotów silnikowych, a za październik 135,64% planu szybowcowego i 591,4% silnikowego. Bardzo ładnie w październiku spisał się Aeroklub Bydgoski, który wykonał w tym miesiącu 483,19% planu lotów szybowcowych i 361% lotów silnikowych. Aeroklub Białostocki wykonał miesięczny plan lotów szybowcowych w 247,8% — w sumie AB wykonał już 162% szybowcowego planu rocznego. Piloci Białegostoku wykonali na szybowcu „Salamandra" SP-720, 268% rocznej normy eksploatacyjnej, a na „Patyku" SP-883, 123% rocznej normy eksploatacyjnej.

Aeroklub Białostocki wykonał do 6 XI br. 6,6% rocznego planu lotów szybowcowych, przekraczając znacznie wykonanie planu miesięcznego. Wykonaniem miesięcznego planu szybowcowego za listopad legitymuje się w tej chwili również Aeroklub Słupski i w lotach silnikowych Aeroklub Kielecki.

Jak widać z powyższych, dość luźno podanych, wiadomości wykonania planu lotów w październiku, tempo latania w stosunku do września nie zmniejszyło się wiele. Wracając jeszcze do września należy podać, że w miesiącu tym wylatano 84% czasu wylatanego w ciągu całego roku 1948.

Aby dać naszym Czytelnikom pełny obraz pracy, jaką wykonały aerokluby w tym roku, tzn. od maja br. (gdyż od tej chwili kluby rozpoczęły start w wielkim wyścigu) do 1 października br., podajemy, że w tym czasie, tzn. w przeciągu pięciu miesięcy, wylatano 251% tego, co w ciągu całego roku 1948 i 1 296% czasu wylatanego w 1946 roku.

Na wylatanie takiej ilości godzin, jaką wykonały aerokluby w ciągu 5 miesięcy bieżącego roku, trzeba byłoby... 2 takie lata jak rok 1948. Cóż, lotnicy sportowi skrócili czas i przekonali niedowiarków, że współzawodnictwo jest jednym z czynników, który pobudza do lepszej pracy. Wielu pilotów stwierdza, że obecny regulamin współzawodnictwa międzyklubowego trzeba by zmienić. Słusznie. Obecny regulamin jest pierwszym i bezwątpienia na przyszły rok trzeba będzie go zmienić, dostosowując do nowego tempa pracy w klubach i do nowych zadań, jakie przed nami staną w związku ze znaczną poprawą techniki pilotażu w aeroklubach. Bezwątpienia, że na przyszły rok nie będzie on już pasował do naszego tempa i stylu latania. Trzeba jednak, aby piloci aeroklubów wypowiedzieli się na temat dotychczasowego regulaminu współzawodnictwa międzyklubowego i do planu pracy w klubach.



Instr. Paweł Mokwa z Aeroklubu Słupskiego, dzięki którego pracy klub ten podciągnął się znacznie przy wykonaniu planu lotów we wrześniu i październiku

ARP za naszym pośrednictwem apeluje do Czytelników o konkretne wypowiadanie się odnośnie regulaminu i planu pracy. Wszelkie odpowiedzi należy nadsyłać na adres: ARP, Komisja Współzawodnictwa, Warszawa, ul. Hoża 39.

J. Konieczny

KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Niby nic, głupstwo. Przepalił się jeden segment membrany w modelarskim silniku odrzutowym. Musimy wyrzucić całą membranę, bo na nic więcej się nie przyda. Trochę żal, bo to człowiek się nachodził, naszukał, potem były kłopoty z wykrojeniem itd.

Trud żmudnej pracy idzie po prostu — na śmietnik. O tym, że membrany się przepalają i psują to wiemy wszyscy doskonale. Tylko dlaczego tak szybko i dlaczego zaraz na śmietnik?!

To wszystko przyszło mi na myśl, gdy oglądałem radziecki silnik odrzutowy. Proszę, jak prosto rozwiązano tutaj membranę: cała membrana składa się z kilku pojedynczych segmentów, przyspawanych punktowo do tarczki. Niby nic nadzwyczajnego, a jednak... Gdy któryś z segmentów się przepali, można go zawsze wymienić na nowy, bez potrzeby dorabiania całej blaszki.

Wybrałem ten drobny przykład, aby zorientować naszych konstruktorów o racjonalizatorskiej pracy kolegów z ZSRR. Bo zrobić coś według utartych wzorów, to nie sztuka, ale zastosować nowe pomysły, nowe ulepszenia — jednym słowem coś zracjonalizować, to sprawa bardzo poważna i godna największego uznania.

Dlatego proponuję wprowadzenie na stronice SiM-u, małego na razie, kącika pomysłów lotniczych ze wszystkich dziedzin tak małego jak i dużego lotnictwa.

Proszę — kto pierwszy zgłasza pomysły?

Obserwator

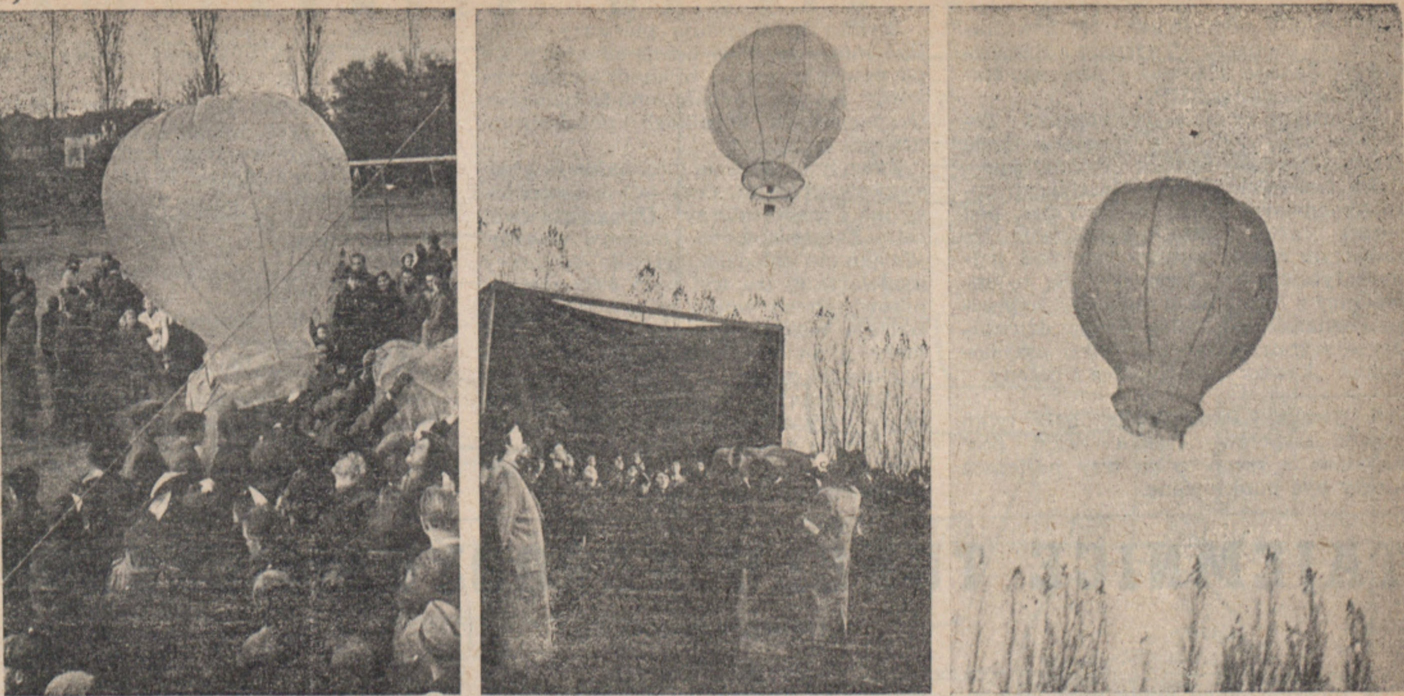


Foto: Iwan WAF

Ostatnie chwile przed startem, balon powoli wypełnia się ogrzanym powietrzem — w kilka sekund później wznosi się na kilka metrów — i następnie leci bardzo szybko w górę, oddany na łaskę wiatru

BALONY NAD RAWICZEM

PAWEŁ ELSZTEIN, ppor.

Nie spodziewali się zapewnie bracia Montgolfier, wypuszczający w 1783 r. w Wersalu balon papierowy, wypełniony ogrzanym powietrzem, że znajdą tak wielu naśladowców w dniu 30 października 1949 roku w mieście Rawiczu.

* * *

Zaczęło się jednak to „szaleństwo balonowe" w 1934 roku. Wówczas Rawicz zorganizował po raz pierwszy w kraju zawody modeli balonów. Od tego czasu rokrocznie urządzano lokalne zawody, aż wreszcie w tym roku Liga Lotnicza postanowiła urządzić ogólno-krajowe...

Od projektu do wykonania, w dzisiejszych warunkach, jest bardzo krótka droga. W ten sposób na stadionie miejskim w Rawiczu znalazło się 90 modelarzy z różnych dzielnic Polski ze 160 modelami balonów.

Jak wyglądają tego rodzaju zawody? Bardzo prosto. Przygotowuje się balon z przyczepionym kawałkiem waty namoczonej w spirytusie skażonym, podpala i balon leci do góry, oddany na pastwę wiatru. Potem oczekuje się, kiedy balon wyląduje, by cieszyć się, że balon tego lub tamtego zespołu przeleciał najdalej.

Zbyt ogólnie może opowiedziałem sam przebieg zawodów, ale to tylko małe wyjaśnienie dla niewtajemniczonych w zagadnienia balonowe. Właściwie zaczęło się od współzawodnictwa w wykonaniu balonów. A muszę dodać, że budowa balonu trwa około 3 — 4 godzin. Kto lepiej i kto szybciej. Najlepszą i najszybszą okazała się młoda obywatelka Rawicza, Barbara Marcikówna, która wykonała 3 balony w bardzo krótkim czasie 6 godzin. Od tego rekordu się zaczęło. Nie myślcie bowiem, że skleić balon o średnicy 1,6 metra to taka prosta sprawa. Wiele cierpliwości trzeba, aby wszystko wyszło i balon otrzymał swój kulisty kształt.

W Rawiczu chyba wszyscy budują balony. Takie odniosłem wrażenie, obserwując na starcie zawodników w wieku od trzech do trzydziestu kilku lat. Całe rodzeństwo, na przykład Rajków: Czesław, Zygfryd i Stanisław w wieku od 5 do 14 lat wystąpili na starcie. Sekcja balonowa przy tutejszej modelarni ma największą ilość członków.

Mimo niepomyślnych warunków, silnego wiatru i przejmującego chłodu, kto tylko żyw podążył na stadion, aby popatrzeć na zawody.

Po defiladzie i okolicznościowych przemówieniach rozpoczęto starty. Modelarze lotniczy mogą pozazdrościć baloniarzom szybkości startów. Co parę sekund odrywał się od ziemi balon. W miejscu osłoniętym wielką połą namiotu start. Komisja podwiesza tampony i zapala, zawodnicy tylko podtrzymują balon. Każdy balon otrzymuje tylko 90 gramów spirytusu i 10 gramów waty. Szanse „paliwowe" są więc równe. Ta ilość paliwa wystarczy na lot około 10-minutowy, a reszta zależna jest od wykonania balonu, wiatru — no i trochę od szczęścia.

Podziwiałem na zawodach najmłodszych zawodników i widzów. Ileż zapału kryło się za roześmianymi oczętami dziewcząt i chłopców (startowało 21 dziewcząt z Rawicza).

Balon za balonem szedł w powietrze. Już 20 na horyzoncie. Jedne w postaci bliskich kul, inne jako kropki znikają hen daleko za drzewami. Tłumy otaczają miejsce startu. Gdyby nie przejmujące zimno, sądzę, że widzów byłoby więcej. Tu przyszli najbardziej zapaleni.

Co najciekawsze, że mimo iż balony są sklejone z papieru, były zaledwie cztery wypadki pożaru na 160 startów. Zawdzięczać to należy nie tylko konstrukcji balonów, ale i umiejętnemu startowaniu.

Atrakcją zawodów był balon — olbrzym o średnicy 8 metrów, również wykonany z bibułki. Niestety, silny wiatr uniemożliwił start i olbrzym legł na ziemi pękając wśród żałosnych okrzyków małych widzów.

W przeciągu trzech godzin wypuszczono wszystkie balony. Teraz czekamy na wyniki. Każdy model zaopatrzony był w kartkę rozpoznawczą. Czekamy na pracę lotnej komisji, w której brał udział miejscowy klub motocyklowy kolejarzy i klub „Gwardia", który wypożyczył samochód dla członków komisji.

Odszukać balon to nie łatwa sprawa. Szczególnie, gdy wiatr zmienia kierunek i obliczona dokładnie trasa lotów przesunęła się o ładnych kilkanaście kilometrów...! Do akcji odszukiwania modeli dzielnie przyczynili się również harcerze z miejscowej drużyny łączności. Ich sieć telefoniczna i posterunki dawały gwarancję, że żaden balon nie zaginie.

Praca komisji—to prawie robota sztabowa. Plik map, przyjmowanie meldunków i obliczanie odległości odbyło się w hotelu „Polonia", gdzie zawodników pokrzepiano wspaniałym, jak się ktoś wyraził, tradycyjnym „ligowym" obiadem i kolacją. Z niecierpliwością oczekujemy wyników. Wieczorem zajeżdżają zmęczeni komisarze sportowi, rozdzwoniły się telefony... Ogłaszają wyniki.

Najdłuższy lot 13 570 metrów. Balon należał do koleżanki Zdzisławy Mosiek z miasteczka Sarnowa k. Rawicza. Czas lotu 45 minut. Znowu obliczenia i dowiadujemy się, że I miejsce zdobył ze-

spół * szkoły podstawowej Nr 2 w Rawiczu w osobach: Tadeusza Brylewskiego, Zenona Maczaka i Alojzego Ratajczyka — ekipa ZHP.

Na drugim miejscu dziewczynki. Zespół ze szkoły Nr 3 w Rawiczu: Zosia Matysiakówna, Terenia Pyciakówna i Lidia Leśniewiczówna. Na trzecim zespół modelarni ZMP w Rawiczu pod wodzą instr. Straburzyńskiego. Na czwartym zespół występujący pod jednym tytułem — „Express". Są to zawodnicy z Poznania, z redakcji „Expressu Poznańskiego". Jak widać, dziennikarze wypuszczają nie tylko przysłowiowe „kaczki", ale również i balony.

* Uwaga! Punktowane były tylko wyniki zespołów. Zespół liczył pięć balonów, z czego tylko trzy najlepsze mogły być punktowane.

Wyniki te obejmują pierwszy dzień. Być może, że jakiś balon odnajdzie się po pewnym czasie, bijąc dzisiejsze rekordy. Na razie odnaleziono 90 balonów. O specjalnych wynikach poinformuje nas już Rawicz.

Zawody skończone i co najważniejsze wszyscy są zadowoleni — tak zawodnicy jak i organizatorzy. Osiągnięto swój cel. Zorganizowano masowe zawody. Wciągnięto młodzież wiejską do pracy modelarskiej (ze wsi było 40% zawodników). Przed wojną w zawodach tego rodzaju uczestniczyło nie wielu modelarzy i do tego przeważnie ludzi z większych miast.

Mogę poinformować, że koszty tej imprezy były stosunkowo niewielkie. Balon kosztuje zaledwie 300 złotych. Na zawodach zużyto 15 litrów spirytusu skażonego i 1,6 kg waty.

Rawicz wprowadził bardzo ładną inowację do kalendarzyka imprez modelarskich Ligi Lotniczej.

Na zakończenie podam kilka wyników balonowych, osiągniętych w ZSRR, gdzie modelarstwo tego rodzaju cieszy się dużą popularnością: W kategorii balonów o średnicy 1,5 m uzyskano odległość 58 km w czasie 2 godzin 11 minut 0,5 sek. Wynik ten należy do zespołu szkoły Nr 12 miasta Troicka w obwodzie czelabińskim.

W kategorii balonów o średnicy 3 m uzyskano rekordową odległość 109,5 km. Czas lotu 2 godz. 40 min.

W kategorii balonów o średnicy 5 m pobito rekord wszechzwiązkowy — 150 km odległości. Oba ostatnie wyczyny należą do zespołu aeroklubu Suchumskiego (Gruzja).

TAJEMNICE TUNELU AERODYNAMICZNEGO

ANDRZEJ TRZCIŃSKI

II

W dalszym ciągu omawiania instalacji do aerodynamicznych badań modelarskich zajmiemy się urządzeniem pozwalającym mierzyć siły działające na badany model, czyli tzw. wagą aerodynamiczną. Wyznaczanie tych sił przy znanym ciśnieniu prędkości i wymiarach modelu stanowi cel naszych badań.

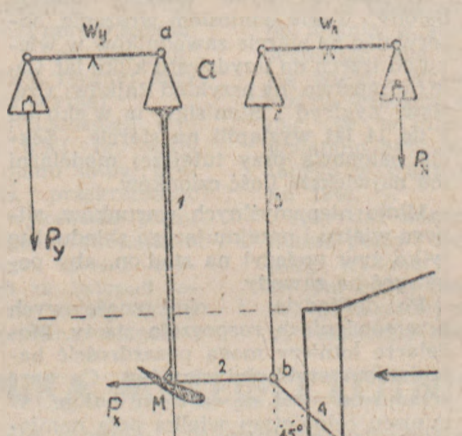
Jak wiadomo, siłę charakteryzuje się wielkością, kierunkiem i linią działania. Ponieważ w praktyce mamy do czynienia z modelami posiadającymi płaszczyznę symetrii (płaty, kadłuby, ciała obrotowe), przy czym ruch odbywa się równolegle do tej płaszczyzny, przeto układ sił działających na model sprowadza się do jednej siły wypadkowej, leżącej w płaszczyźnie symetrii. Za pomocą opisanej tu wagi możemy określić wielkość i kierunek siły wypadkowej przez pomiar dwuch prostopadłych do siebie składowych, a mianowicie:

1) składowej równoległej do kierunku prędkości, czyli tzw. oporu czołowego P_x,

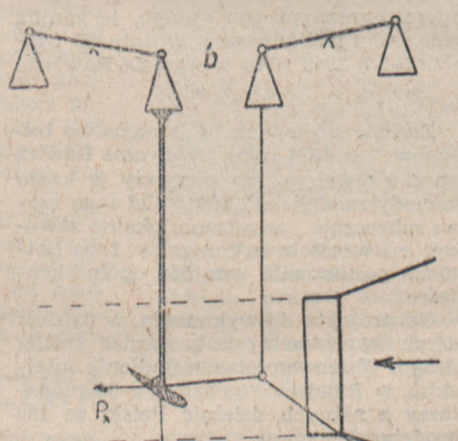
2) składowej prostopadłej do kierunku prędkości, czyli tzw. siły nośnej P_y.

Jest to więc waga aerodynamiczna na dwie składowe. Linii działania siły wypadkowej za pomocą tej wagi określić nie możemy, gdyż konstrukcja małej wagi na trzy składowe byłaby znacznie bardziej złożona. Znajomość spółczynników C_y i C_x badanego modelu jest jednak dla modelarza znacznie ważniejsza niż znajomość położenia środka parcia (czyli spółczynnika C_m), gdyż dwie pierwsze wartości pozwalają z góry obliczyć osiągi modelu, trzecia natomiast wchodzi w grę tylko przy obliczeniach stateczności.

Schemat działania naszej wagi przedstawiony jest na rys. 1a. Model badanego płata M umieszczony jest w strumieniu powietrza i sztywno przymocowany do pionowej dźwigni 1. Dźwignia ta połączona jest z łożyskiem a na ramieniu wagi pomiarowej W_y tak, iż może się wychylać w płaszczyźnie równoległej do pionowej płaszczyzny symetrii tunelu. Z punktu zamocowania równowagi (belki wag poziomo) przez modelu na dźwigni 1 przeprowadzona jest poziomo nitka 2, która w punkcie **b** rozwidla się na nitki 3 i 4. Nitka 3 idzie pionowo do punktu **c**, gdzie łączy się z ramieniem wagi pomiarowej W_x, natomiast nitka 4 pod kątem 45° do pionu umocowana jest do stałego punktu **d**. Nitki 2, 3 i 4 leżą w płaszczyźnie symetrii tunelu; przy tym układzie siła rozciągające nitkę 2 równa jest sile rozciągającej nitkę 3. Gdy obie wagi pomiarowe doprowadzimy do położenia



Rys. 1a



Rys. 1b

umieszczenie odpowiednich odważników na szalkach, to ze schematu jasno wynika, że obciążenie wagi W_y równe będzie sile nośnej P_y, a obciążenie wagi W_x — oporowi czołowemu P_x *. Dla większej jasności schematu rys. 1b przedstawia wagi wychylone z położenia równowagi.

Rozwiązanie konstrukcyjne wagi przedstawia rys. 2. Z boku nad tunelem, równolegle do jego osi i ściśle poziomo, umocowujemy masywną deskę D, która służy za podstawę wagom pomiarowym W_1 i W_2. Do tego celu nadają się małe wagi szalkowe, używane do ważenia listów; oczywiście czułość wag wpływa decydująco na dokładność naszych pomiarów. Wagi należy unieruchomić na desce. Na każdej z wag zdejmujemy z jednej szalki talerzyk i do podstawki talerzyka przykręcamy poziome, drewniane beleczki B_1 i B_2 wystające jednym końcem poza szalkę; beleczka B_1 jest nieco dłuższa niż B_2 i zakończona okuciem z wałkiem. Na wałku zawieszone jest na dwóch małych łożyskach kulkowych drewniane ramię R. Sposób zawieszenia przedstawia rysunek. Tulejkę T_1, kołnierz K, wałek W i nakładkę N między łożyskami możemy wytoczyć z mosiądzu lub duralu. Okucie na beleczkę B_1 wykonane jest jako jedna całość z wałkiem W.

Na wysokości osi tunelu ramię R posiada metalowy uchwyt do pręta, na którym umocowany jest model; uchwyt pozwala na zmianę kątów natarcia modelu (zob. szczegół II). W tulejkę T_2

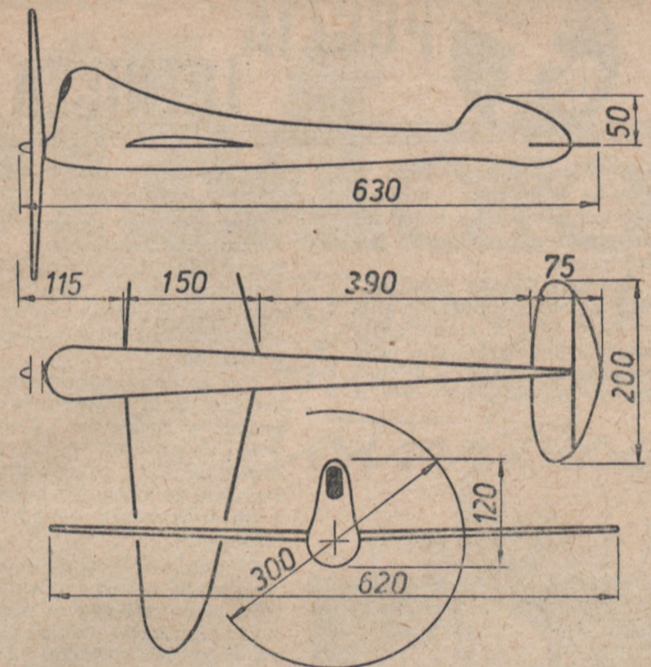
(c. d. n.)

* W ujęciu schematycznym pomijamy ciężar modelu, dźwigni, nici itd.

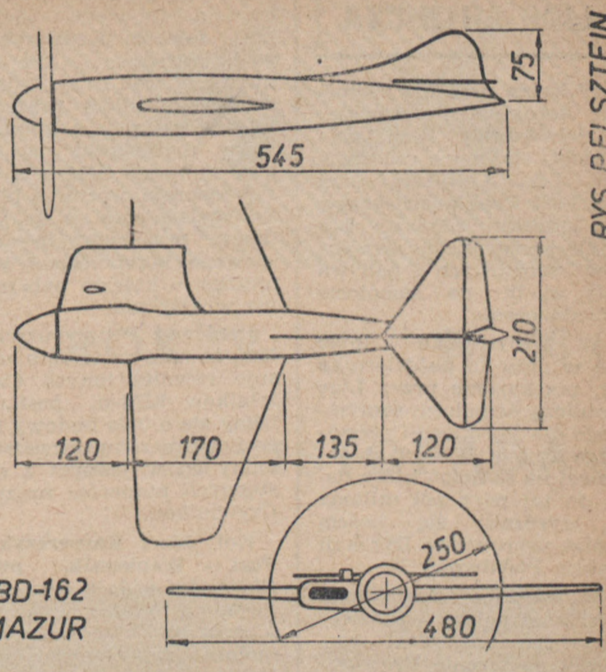
Uwaga: Ze względów technicznych rysunki omawiane w tekście zostaną zamieszczone w następnym numerze.

(red.)

NAJCIEKAWSZE MODELE Z POZNANIA

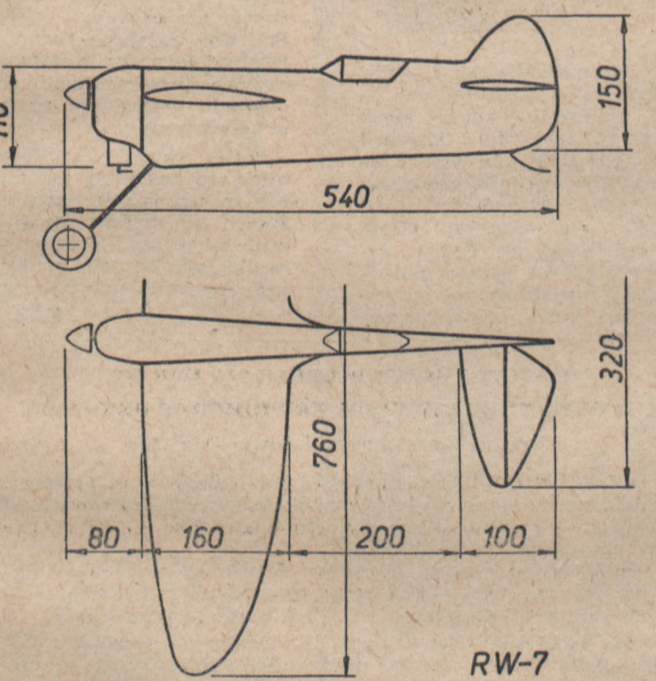


JN-12 ORION

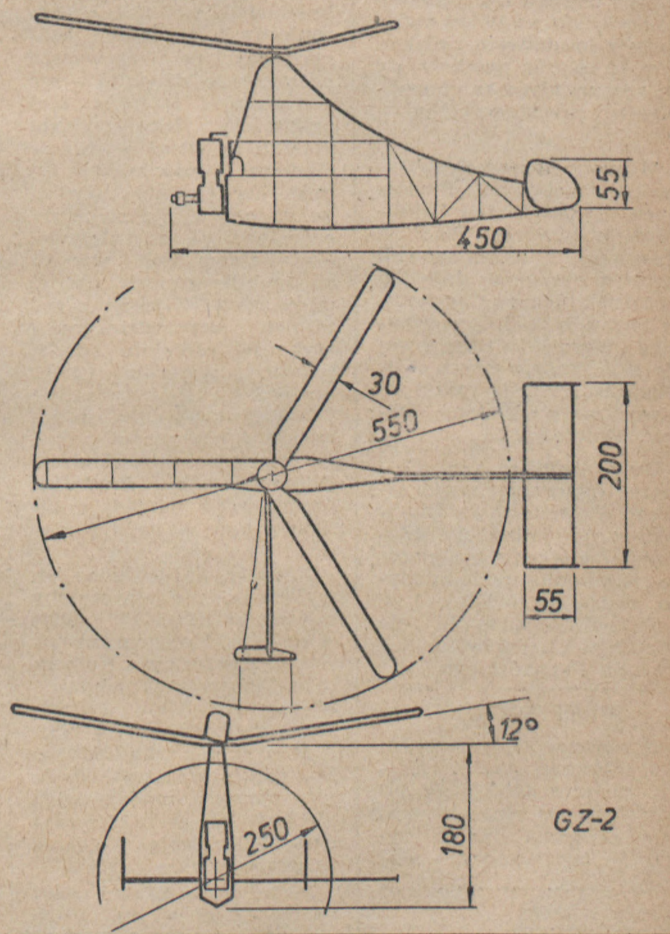


BD-162 MAZUR

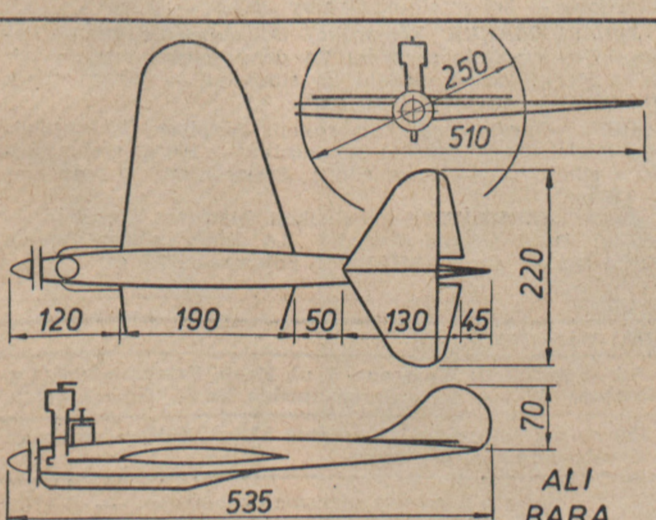
RYS. PELSZTEIN



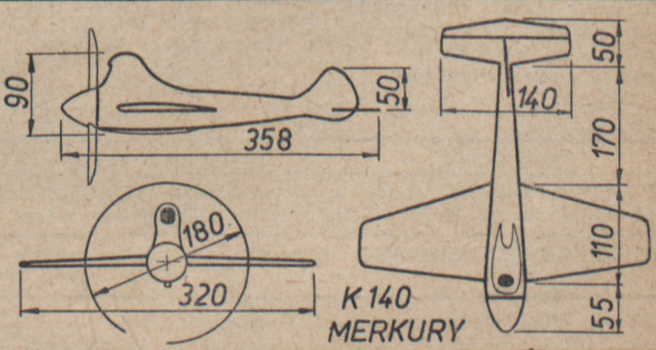
RW-7



GZ-2



ALI BABA



K 140 MERKURY

LIGA LOTNICZA

W każdą niedzielę lotnisko Aeroklubu Poznańskiego odwiedzają liczne wycieczki, złożone z członków kół Ligi Lotniczej przy szkołach i zakładach pracy. Na lotnisku młodzież poznaje konstrukcję samolotów sportowych i odbywa loty, m. in. na samolocie „Zjednoczenie".

W Białymstoku odbyło się w dniu 15 października br. przekazanie przez Ligę Lotniczą samolotu sanitarnego dla Polskiego Czerwonego Krzyża. W akcji zbiórkowej na samolot, która dała do tej pory pół miliona zł wyróżnili się ilością wpłat pracownicy Dyrekcji Lasów Państwowych.

W miesiącu Pogłębienia Przyjaźni polsko - radzieckiej liczni prelegenci wygłosili na terenie Rzeszowskiego Okręgu LL pogadanki i odczyty na temat związany z lotnictwem radzieckim. Akcja ta spotkała się ze zrozumiałym zainteresowaniem miejscowej ludności.

Wszyscy pracownicy Wytwórni Opakowań Blaszanych, Państwowych Zakładów Futrzanych i PKS w Gdańsku zadeklarowali swoje wstąpienie do Ligi Lotniczej. Masowo wstępują również do LL pracownicy Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku. Przy Dyrekcji tej utworzono wydzielony Obwód Kolejowy LL.

Dwie świetlice Ligi Lotniczej otworzył Zarząd Okręgu Poznańskiego LL w Poznaniu: jedną dla młodzieży na terenie budującego się ośrodka modelarskiego, drugą w siedzibie Ligi Lotniczej — wspólnie dla członków LL i pilotów Aeroklubu Poznańskiego.

SPROSTOWANIE

W numerze 46 (178) na str. 523, w trzeciej szpalcie od lewej, wiersz 8 od dołu zamiast poseł Barchacz winno być ambasador Barchacz, za co Czytelników przepraszamy. (red.)

Na zdjęciu na okładce:

„Lotnicze lato" dobiega końca. Piloci aeroklubów obserwują na lotniskach ostatnie loty swych kolegów.

Foto: Mańkowski -WAF

POCZTA LOTNICZA

Dzisiejszą pocztę rozpoczynam odpowiedzią na list kol. **Janusza Kędzierskiego z Warszawy.** Otóż Januszek donosi, że z wielkim zainteresowaniem przeczytał artykuł pt. „Argument, który chybił celu", w 42-gim numerze SIM-u z br. i jednocześnie prosi o bliższe wyjaśnienie co do budowy przeciwprzyśpieszeniowego kombinezonu lotniczego, o którym była mowa w artykule.

Ponieważ przypuszczałem, że sprawa ta zainteresuje również innych Czytelników SIM-u, postaraliśmy się o opis budowy tego kombinezonu i przedstawimy go w jednym z następnych numerów naszym Czytelnikom.

Kol. **Józef Kasperczyk z Płaz - Wapiennik, pow. Chrzanów** zadaje nam następujące pytanie: jaką najwyższą szybkość mają samoloty supersoniczne? — Dokładnych danych o szybkościach samolotów supersonicznych, tj. takich, których szybkość jest wyższa od szybkości dźwięku — nie posiadamy. Badania nad szybkością tego rodzaju maszyn są wciąż jeszcze w stadium doświadczeń i prób. Do tego celu używane są oczywiście samoloty o napędzie odrzutowym, bezśmigłowe. Jak wynika z opublikowanych źródeł oficjalnych — jedna z ostatnich zarejestrowanych szybkości samolotu odrzutowego wynosiła 1 132 km/godz.

Następne pytanie, które zadają jednocześnie kol. **Kasperczyk** i kol. **Andrzej Filipowicz z Prudnika,** brzmi: jakie narzędzia powinny być w każdej modelarni?

Niestety, na dokładne ich wyliczenie nie starczyłoby miejsca w „Poczcie", radzę więc obu Kolegom zamówić w Centralnym Kolportażu „Prasy Wojskowej" Warszawa, Aleje Jerozolimskie 55, numer 3 (31) SIM-u ze stycznia 1947 roku, w którym znajdziecie spis narzędzi modelarskich niezbędnych w każdej modelarni. Dziękuję Kolegom za pozdrowienia.

Próbę oceny SIM-u przeprowadza w swym liście kol. **Mieczysław Dębowski z Aleksandrowic koło Bielska,** stwierdzając, że bardzo go interesuje dział modelarstwa i szybownictwa. Kol. Mieczysław życzyłby sobie, aby można było w SIM-ie również znaleźć artykuł na temat balonów, napełnianych ogrzanym powietrzem.

Spieszę Kolegę powiadomić, że w najbliższych numerach SIM-u zamieścimy artykuł tego rodzaju oraz plan balonu. Sądzę, że będziecie zadowoleni.



Jak wszędzie tak i wśród Simowych Czytelników są spóźnialscy. Junacy: **Henryk Działowski i Ryszard Dyło z Centrum Wyszkolenia Pilotów i Mechaników** przysłali teraz dopiero projekty na odznakę pilota silnikowego. Koledzy zapomnieli, że termin nadsyłania projektów na odznakę już dawno minął o czym pisaliśmy w Simie nr 43 w dziale „Aerokluby".

Pomimo tego nadesłane 3 rysunki przekazaliśmy do Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, który organizował konkurs. Sprawa jest jednak niewątpliwie — nieaktualna.

Na koniec odpowiadam kol. kol. **J. K. i „Zmartwionemu" z Rzeszowa.** Jeden jest chory na cukrzycę, drugi zaś ma przepuklinę. Pomimo to chcą się leczyć, a po wyleczeniu — zostać lotnikami.

Pięknie, Koledzy. Bardzo ważną rzeczą w życiu jest silna wola pokonania przeszkód, trudności i osiągnięcia celu. W wypadku cukrzycy można ją leczyć, stosując umiejętnie kurację insulinową. Leczenie jest długotrwałe, ale szansa pozbycia się choroby — jest. Po wyleczeniu — komisja lotniczo-lekarska stwierdzi, czy organizm kandydata odpowiada warunkom służby w powietrzu.

Jeśli chodzi o przepuklinę, to najlepiej schorzenie to usunąć operacyjnie. Potem po dojściu organizmu do pełnej formy — można ubiegać się o przyjęcie na szkolenie lotnicze.

ZAR.

NAJCIEKAWSZE MODELE NA UWIĘZI Z II OGOLNOKRAJOWYCH ZAWODOW W POZNANIU

(Objaśnienia do rysunków na str. 539)

IN-12 „ORION" konstrukcji Jana Nowaka ze Szczecina. Model przeznaczony do lotów szybkościowych. Powierzchnia skrzydeł — 6 dcm^2; ciężar modelu bez silnika — 250 g; silnik typu „Gado-5" — 5,7 cm^3.

RW-7 konstrukcji Romana Wojczyka z Gliwic. Powierzchnia skrzydeł — 10,7 dcm^2; ciężar modelu bez silnika — 250 g; silnik St. Górskiego — GS-4 o pojemności 4 cm^3.

„ALI-BABA" konstrukcji L. Degler — Poznań. Powierzchnia 8,5 dcm^2; ciężar modelu bez silnika — 185 g; ciężar w locie — 365 g; silnik Galuby „EGA" — 5 cm^3.

BD-162 „MAZUR" konstrukcji Bolesława Deglera — Poznań. Powierzchnia skrzydeł 7,4 dcm^2; ciężar modelu bez silnika 515 g; ciężar modelu z silnikiem — 815 g; silnik „OHLSON" o pojemności 9,5 cm^3.

GZ-2 wiatrakowiec konstrukcji Sergiusza Musiatowicza z Kielc. Ciężar modelu bez silnika — 100 g; ciężar modelu z silnikiem — 260 g; silnik „Super-Atom" o pojemności 2,8 cm^3.

K-140 „MERKURY" konstrukcji Mariana Krzyżana — Szczecin. Powierzchnia skrzydeł 2,6 dcm^2; ciężar modelu w locie 290 g; silnik „MILLS" o pojemności 1,3 cm^3.

Redaktor Naczelny: ALFRED WINDHOLZ, mjr

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krak. Przedmieście 11/6. Tel.: 88 350, 88 352, 80 582, 80 583, wewn. 40 albo 45. Adres kolportażu: W-wa, Aleje Jerozolimskie Nr 55 (Gmach WIG).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł. Wpłacać czekami na konto PKO 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa

Nr 1876 — Z.G.P.W., Warszawa, ul. Grochowska 194.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. — B-91051

Cena 15 zł